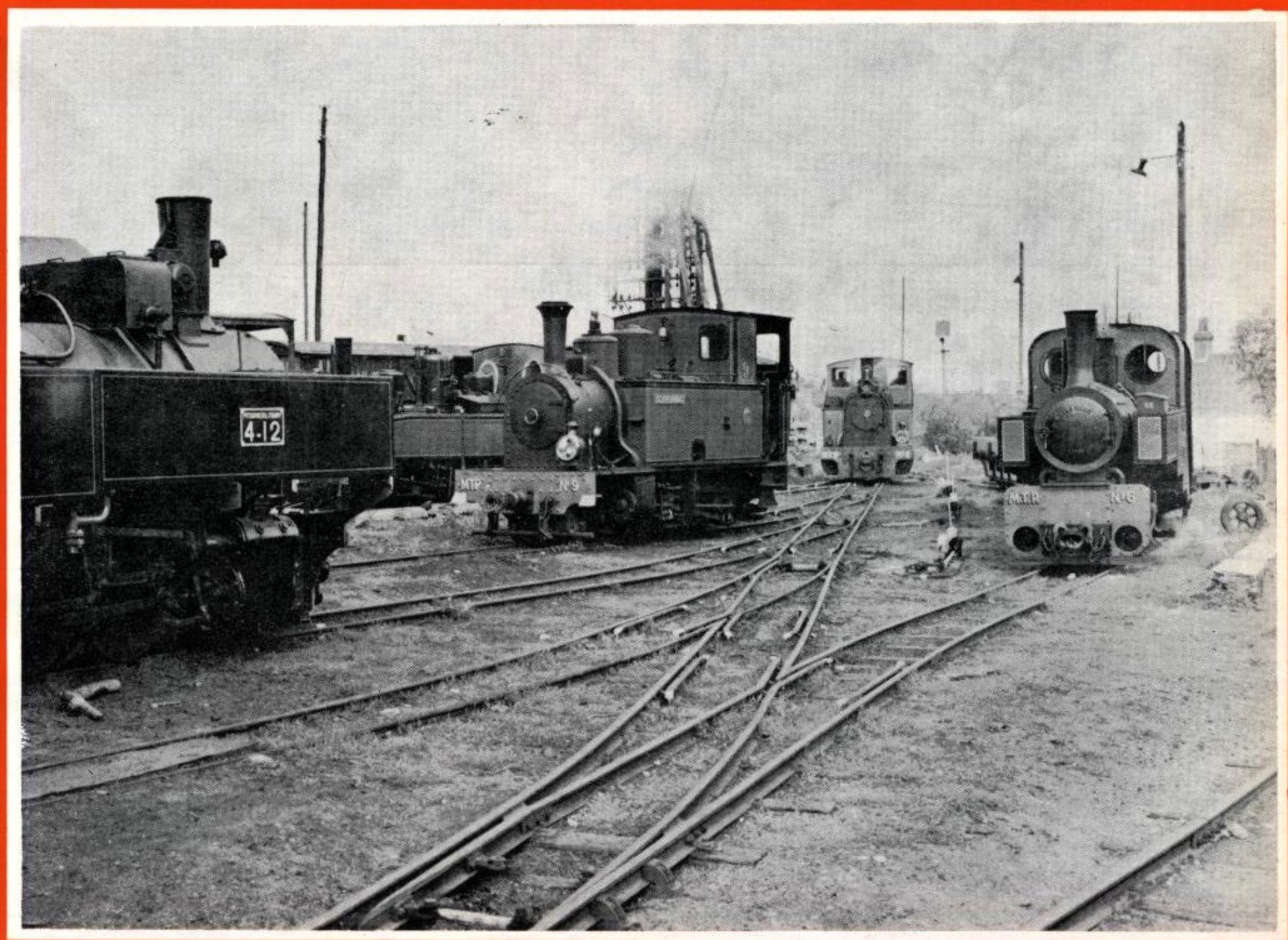
Loco revue

mai '69

N° 295

Voir sommaire page 237

La revue des modélistes et amateurs de chemins de fer



Pithiviers an IV

Les transmissions de mouvement sur les locomotives électriques

Construction d'une 141.R à vapeur au 1/20

FRANCE 4.00 F
ETRANGER 4,50 F

Loco-Revue N° 295 - mai 1969 - 32e année

LOCO revue

N° 295
mai '69
32e année

LA PREMIÈRE REVUE FRANÇAISE DES MODELISTES
ET AMATEURS DE CHEMINS DE FER

Fondée en 1937 par Jean Edmond FOURNEREAU
Directeur et Rédacteur : Jean FOURNEREAU Fils

FERPRESS

SOMMAIRE — Page

Pithiviers, an IV	238
Les transmissions de mouvement sur les locomotives électriques	241
Un très gros train... miniature	246
Construction d'une 141. R à vapeur, au 1/20	247
Qui êtes-vous Monsieur Collard ?	251
Coup d'œil sur la Foire de Leipzig	254
Le plan du mois : (230 F Est)	255
En direct avec nos lecteurs	258
Model Shopping	260

Prochain numéro *(Sommaire provisoire)*

Faisons connaissance avec le " BLONAY CHAMBY " (Vevey-Montreux) - Un réseau HOe complet sur 1/3 de m² - Construction d'une 141.R fonctionnant à la vapeur, au 1/20 - Les transmissions de mouvement sur les locomotives électriques - Le décor du réseau modèle : Clôtures et jardins

NOTRE COUVERTURE

Côté dépôt au Musée des Transports de Pithiviers, un beau témoignage de la vitalité du Musée : 4 machines sur 5 visibles sur le cliché, sont chaudes.

Cliché Montgeron - Photo - Décor

CHANGEMENT D'ADRESSE

Pour toute modification d'adresse prière de joindre avec la dernière bande 0,90 F en timbres poste. L'échéance d'abonnement est indiquée à droite et en haut du cliché d'adresse.

Administration - Rédaction - Publicité - Abonnements :
Editions LOCO-REVUE, Boite postale 9 - 56 AURAY
R. C. Lorient 66 A 182 - C.C.P. France : 2081-39 Paris, Belgique : 6000-32 Bruxelles.

Tél : 65 AURAY — Permanence téléphonique pour Paris : 964 - 45 - 53
(du Lundi au Vendredi de 9 h à 12 h et de 14 h à 16 h 30).

Tarif abonnement (11 numéros, Loco-Revue ne paraît pas en Août)
FRANCE : 40,00 F — Etranger 45,00 F ou valeur équivalente en devises.
Supplément pour emballage cartonné : 2,00 F.

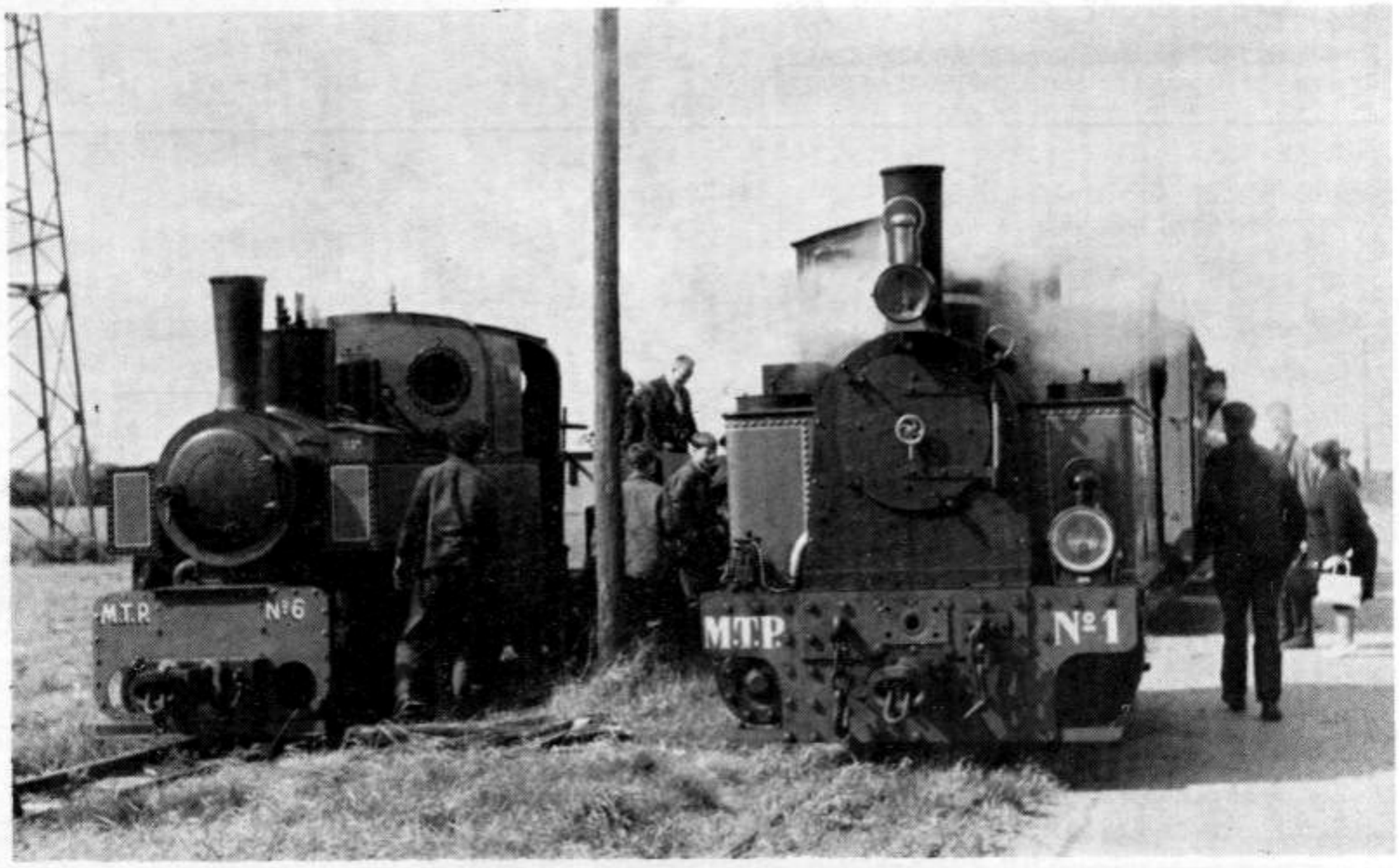
ET N'OUBLIEZ PAS, LOCO-REVUE EST EN VENTE DANS TOUS LES MAGASINS SPÉCIALISÉS, LES BIBLIOTHÈQUES DE GARE ET MÊME DES AÉROGARES

TEXTES et CLICHÉS : tous droits réservés. Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leur auteur. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.
Les insertions publicitaires publiées n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. Le contrat de publicité n'est pas réalisé sur la seule sollicitation de l'annonceur, mais par l'acceptation du journal qui conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite sans avoir à fournir motifs ou justifications.

Pithiviers... an IV

par R. COURANT

Clichés MONTGERON - Photo - Décor



Les 030 Decauville et Couillet en campagne

Nous avons évoqué dans nos colonnes, il y a deux ans, la naissance du musée des Transports de Pithiviers, représentant en quelque sorte la survivance sur le plan touristique et historique d'une partie de ce que fut la ligne à voie de 0,60 m de Pithiviers à Toury. Quand parurent ces lignes, le musée de Pithiviers — bien que déjà fort solidement implanté — en était à ses débuts. Quatre locomotives à vapeur constituaient son parc de traction, trois baladeuses type Tramway de Royan et Chemins de Fer du Calvados assuraient le transport des voyageurs sur la section de ligne conservée. D'un autre côté, le musée lui-même était peu "étoffé" et méritait de recevoir un matériel plus important d'une part et un aménagement plus poussé d'autre part.

Enfin, côté privé — côté exploitation si vous préférez — les installations étaient vieillottes, démodées, fatiguées, voire sales (des vitres cassées et l'aspect général patiné par les fumées des locomotives). Il importait donc de redonner au tout un air de jeunesse, d'aménager le musée et ses abords, d'augmenter la capacité des trains de voyageurs. Il fallait, en un mot, faire beaucoup de choses.

Dire que tout est aujourd'hui terminé, que le stade définitif est atteint, serait excessif, mais il est possible, à l'aube de l'an IV, de mesurer quel a été le chemin parcouru depuis le jour J d'avril 1966 où officiellement démarra le « Musée des Transports de Pithiviers ».

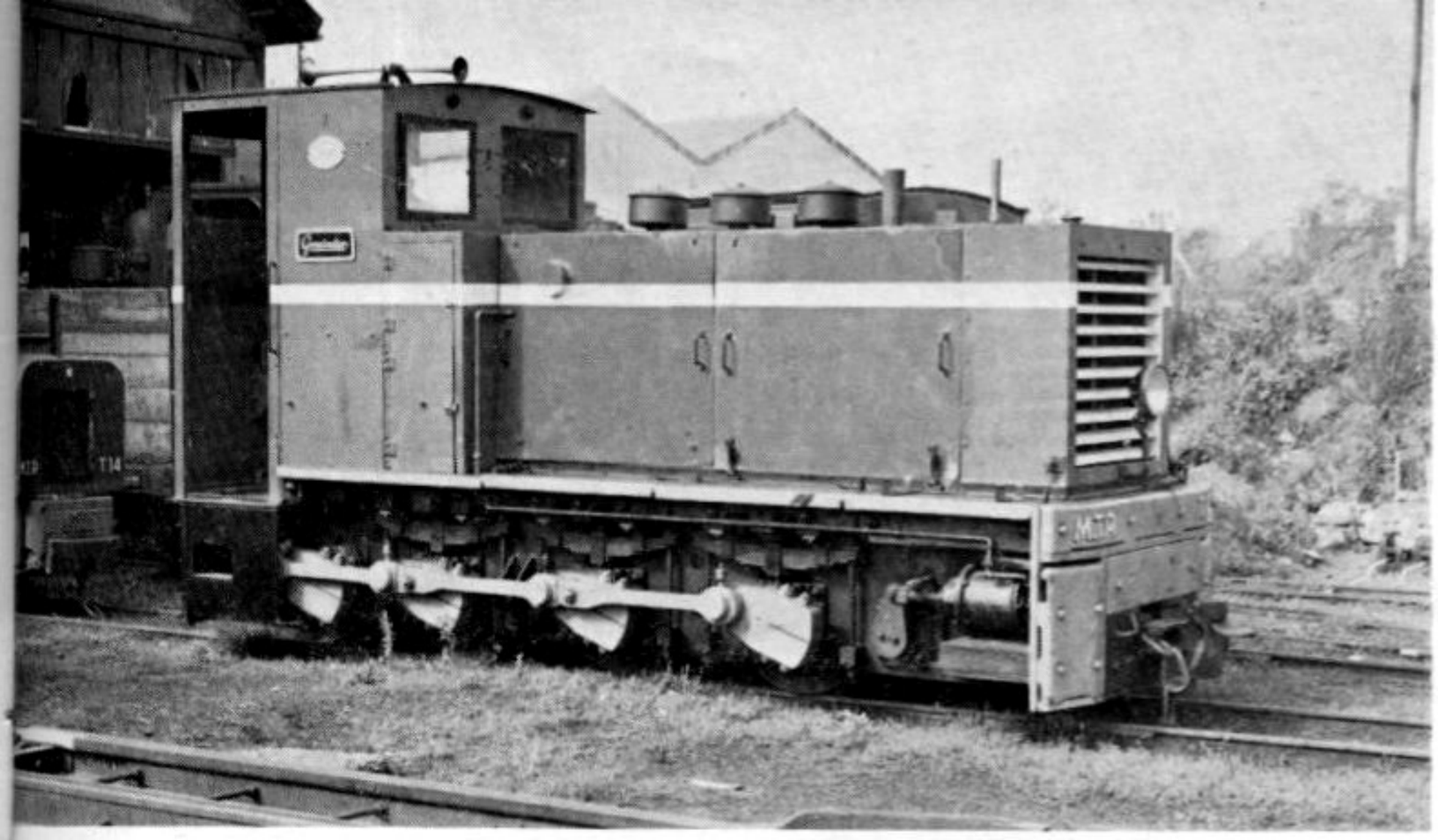
Les trains de voyageurs

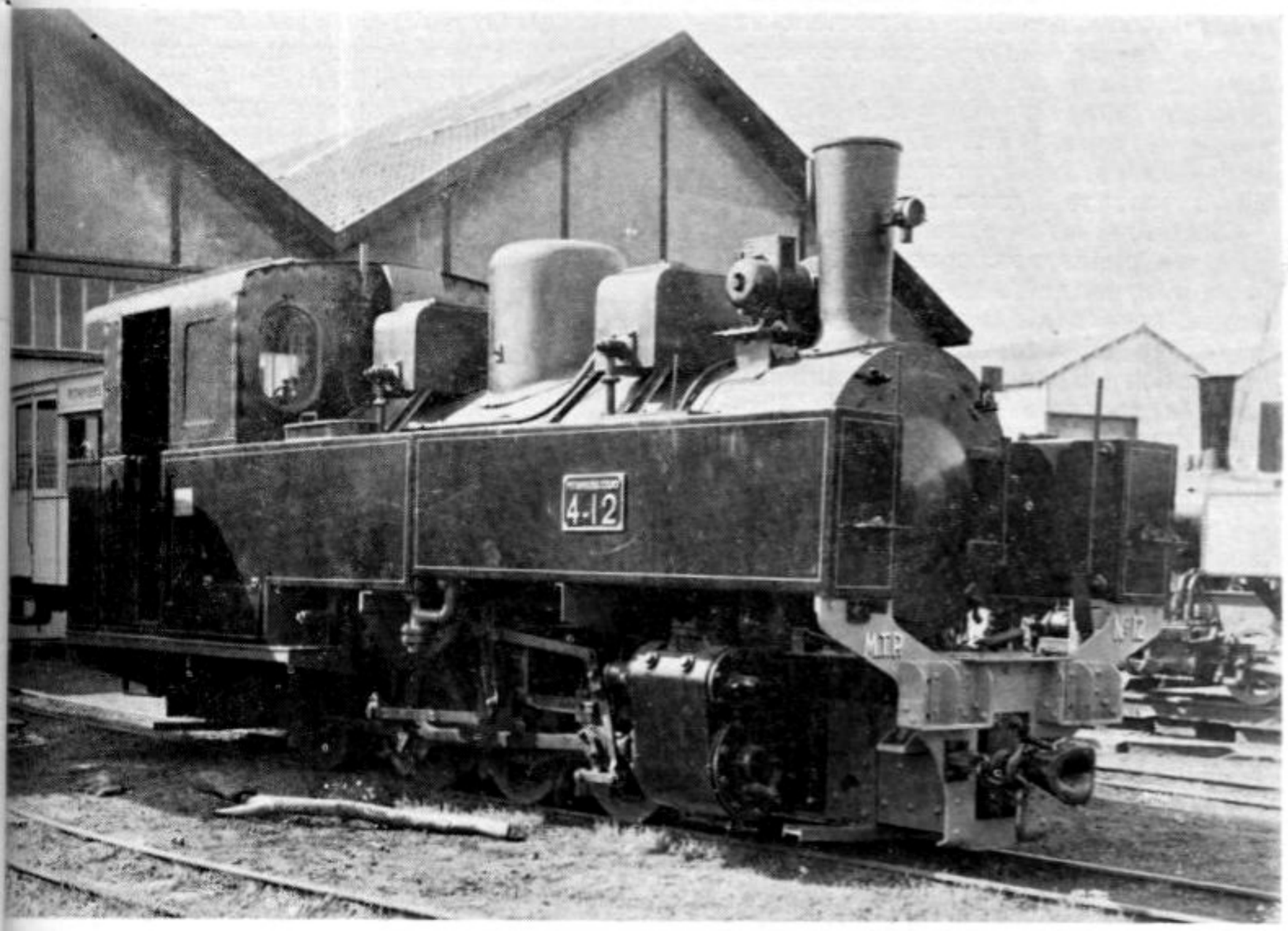
Il est incontestable que les trois baladeuses constituant, au début, le matériel destiné au transport des visiteurs sur la ligne et dont nous avons publié des photos dans notre numéro 275, devenaient insuffisantes. Il n'était pas possible de mettre en ligne deux trains de voyageurs (ce qui aujourd'hui, arrive de temps à autre) ; pas possible non plus de remplacer une voiture subissant une avarie en cours de route.

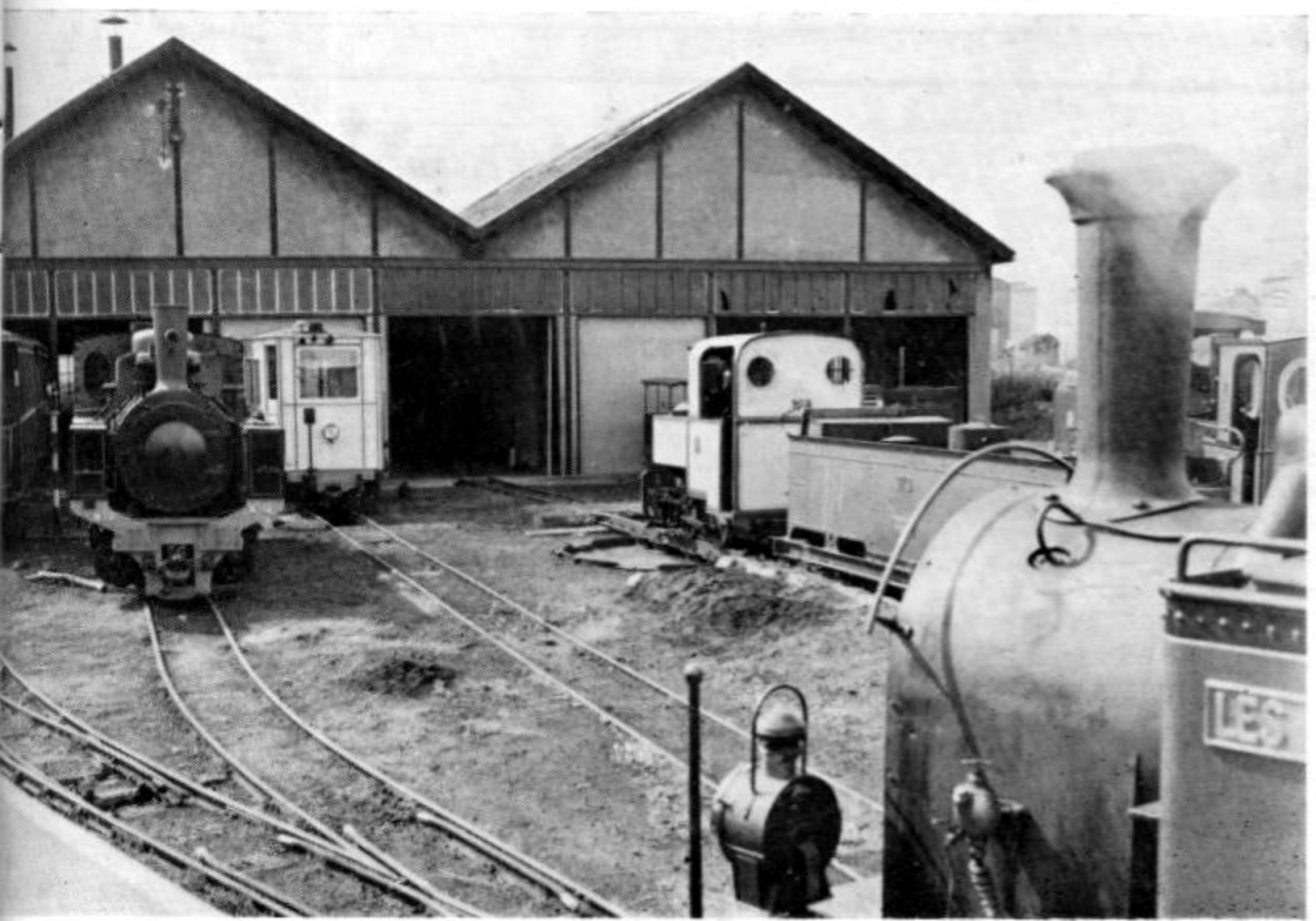
De plus, ces voitures, bien que reflétant certes l'air « départemental » ou d'« intérêt local » convenant à la ligne de Pithiviers, n'offraient pas toujours tout le confort normalement dû aux voyageurs. Lors des jours de pluie, par exemple, les voyageurs devaient se resserrer et s'entasser sur le centre des voitures, c'était peu agréable. Ces voitures « à tous vents » présentaient évidemment des inconvénients, notamment à l'inter-saison (printemps, automne) lorsque le vent cingle fort dans la plaine du Gâtinais ; on voyait alors le spectacle peu encourageant de voyageurs emmitouflés comme en plein hiver .

Désormais, un progrès considérable a été réalisé tant en ce qui concerne l'exploitation que la question du confort des voyageurs. En effet, lors de la fermeture des Tramways de Valenciennes, au mois de juillet 1967, l'A.M.T.P. a acquis trois remorques de tramways à ce réseau. Acheminées par fer de Valenciennes à Pithiviers, ces remorques ont dû subir d'importantes modifications et une réfection complète avant d'être mises en service sur le réseau de Pithiviers.

Notons que ces modifications et cette remise en état ont été intégralement réalisées dans le dépôt-atelier de Pithiviers par une équipe de l'A.M.T.P.







En premier lieu, on a substitué aux essieux métriques en vigueur à Valenciennes, des bogies pour voie de 0,60 m ; en second lieu, le compartiment à bagages de deux voitures a été supprimé ; dans la troisième voiture, il a été maintenu et sert de coin-atelier de secours (y sont entreposés crics, cales, caisses à outils, etc. pour le cas éventuel d'une difficulté en ligne).

Les portes coulissantes du compartiment à bagages ayant été supprimées sur les deux premières voitures, les côtés de ces dernières ont été retôlés. Enfin, sur le plan de la présentation et de l'esthétique, les trois remorques ont été repeintes en vert, avec des filets consciencieusement dessinés. Un sigle AMTP, en lettres entrelacées, peint au centre de chaque voiture, leur donne un air de jeunesse et un aspect soigné du plus bel effet.

Ajoutons que, sur le plan de l'exploitation, ces voitures offrent d'autres avantages, par exemple celui de posséder « l'inter-circulation » permettant au personnel d'accompagnement et de contrôle de passer d'une voiture à l'autre par les plate-formes sans avoir à faire la moindre gymnastique. Enfin, les voyageurs peuvent « faire la ligne » sans braver les intempéries, et assis, selon les compartiments, soit sur des bancs classiques face à face et dos à dos, soit sur des banquettes longitudinales.

Le roulement de ces voitures est parfait et nul doute que l'acquisition de ces véhicules constitue sur tous les points un progrès important dans l'exploitation de cette ligne vivante de Pithiviers à Ormes.

Désormais, les jours d'affluence, deux trains sont mis en service, l'un constitué par les trois baladeuses primitives, l'autre par les trois « Valenciennes »

Le matériel roulant

A l'heure actuelle, onze locomotives sont inscrites à l'effectif du musée et abritées soit dans la partie dépôt, soit dans la partie musée. La place nous manque pour faire de chacune d'elles une description précise et le mieux n'est-il pas que nos lecteurs viennent sur place les admirer et les voir fonctionner ?

En dehors de celles dont nous avions mentionné l'existence précédemment, notons la venue à Pithiviers d'une belle 040 (n° 2) et de deux "Decauville" (n°s 3 et 8). Sur ces onze locomotives, sept se trouvent en état

---

— Le locotracteur diesel 030 " Gwelder " allemand acquis en 1968.

— Parmi les dernières acquisitions du musée, une 040 qui ne manque certes pas d'allure.

— Au dépôt. Dans le coin droit, au premier plan, l'avant d'une machine bien connue des visiteurs de l'AMTP : la 130 Meuse " Fontenelles ".

de marche et remorquent alternativement les trains de voyageurs.

D'autre part, pendant environ trois semaines ou un mois de plein été, la traction vapeur doit être abandonnée en raison des risques d'incendie des récoltes. L'AMTP a donc acquis l'an dernier, pour le service de ses trains durant cette période transitoire, un locotracteur diesel 030 "Gweider" provenant d'Allemagne. Cet engin, de conception moderne, puissant et robuste, donne pleine et entière satisfaction aux responsables.

Le musée. L'accueil

La cour de départ a été nettoyée et aménagée. Un consciencieux sablage donne d'emblée un aspect net et propre au visiteur ; des réverbères style 1900 ajoutent un air de circonstance à l'ensemble. Quant au musée lui-même, il a subi des transformations non négligeables. Sans mentionner pièce par pièce les véhicules qui y sont exposés, il est bon de signaler que la motrice de Strasbourg a été repeinte et que des vitrines ont été ajoutées dans lesquelles du matériel rare et intéressant s'offre à la vue du public.

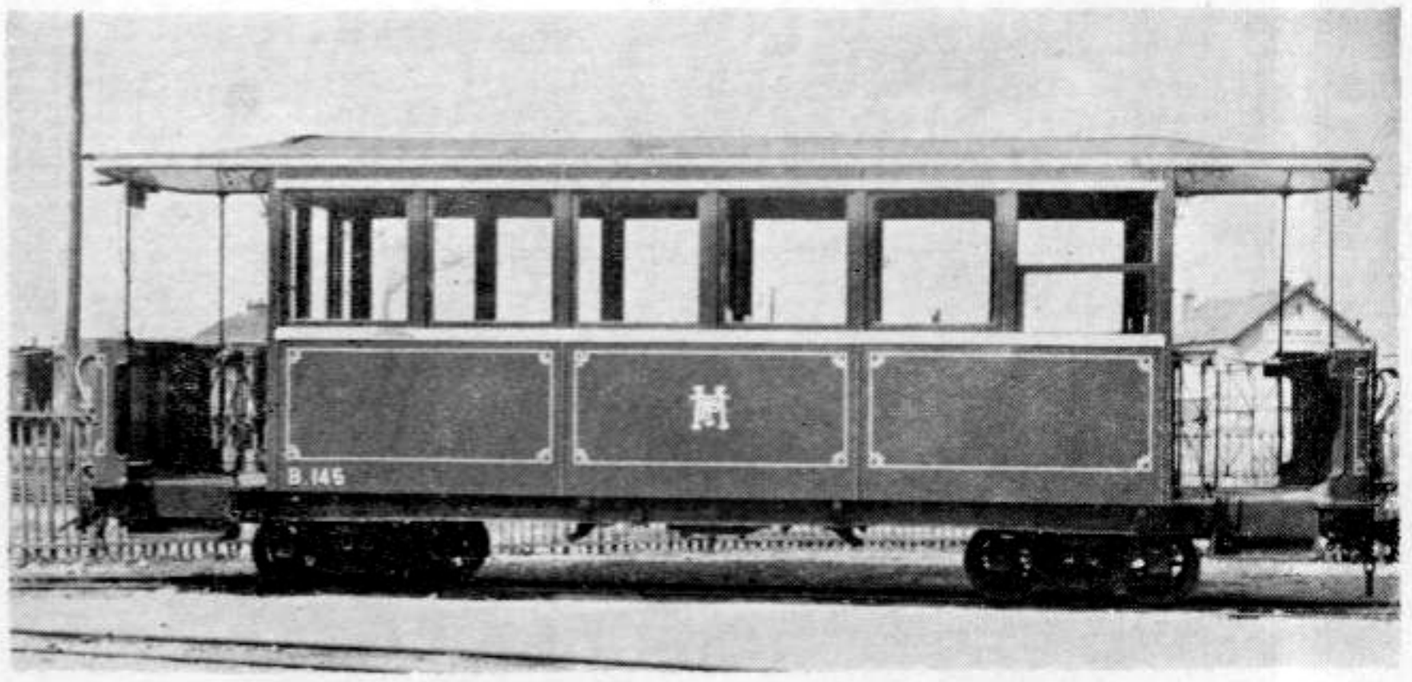
Enfin, sous peu, le train en partance pour Ormes qui, jusqu'alors stationnait sur la voie de gauche en courbe et gênait l'accès au musée, obligeant les visiteurs de celui-ci soit à passer entre les voitures du train, soit à traverser ces dernières, verra, par suite d'aménagements importants, son point de stationnement reporté sur la voie de droite, qui est rectiligne, ce qui, en plus, facilitera le service.

Ainsi donc, l'AMTP ne cesse d'améliorer son musée.

Les projets

Assister en France, en 1969, au prolongement d'un « secondaire » pourrait paraître démentiel !

Et pourtant, le projet qui préoccupait depuis le début de l'affaire l'AM TP, à savoir le prolongement de la ligne, est enfin entré dans sa phase active.



Les nouvelles voitures, ex-valenciennes, ont fort belle allure.

En effet, le terminus actuel situé en bordure de la route présente de nombreux inconvénients et notamment un certain danger. Les voyageurs descendant du train à Ormes sont systématiquement jetés sur la route où, de temps à autre, certains conducteurs de véhicules, peu préoccupés du tortillard, foncent à toute allure.

C'est ainsi qu'un prolongement de la ligne en pleine campagne a été envisagé, avec terminus en boucle, ou seulement pose d'une bretelle permettant la remise en tête de la machine et installation d'une plaque tournante pour le tournage de l'autorail "Crochat" lorsque celui-ci est en ligne.

C'est la seconde solution qui a été retenue ; ainsi, le "Crochat" au retour, ne sera plus rapatrié à Pithiviers, accroché comme il l'était jusqu'alors en queue du train. Il reviendra... comme un grand, par ses propres moyens...

A l'heure actuelle, la pose des 340 m de voie nécessaires pour atteindre le nouveau terminus dit de « Bellébat » (un nom prédestiné, comment ne pas se relaxer en venant à Pithiviers ?) va commencer. Le 10 décembre 1968, une équipe de dix membres s'est chargée d'acheminer neuf tonnes de rails. Il s'agit de rails de 15 kg en barres de dix mètres qui ont été amenés au terminus d'Ormes par la route. Le 4 janvier 1969, le jalonnement de la nouvelle voie a été réalisé. C'est le premier acte sur le terrain du prolongement tant attendu dont l'inauguration pourrait intervenir au mois de mai.

Comme on le voit, la tâche ne manque pas à Pithiviers. On va de l'avant et une visite en vaut la peine. Si, chers lecteurs, vous êtes déjà venus, alors revenez et vous verrez vous-mêmes le chemin parcouru... ■

RÉOUVERTURE DU MUSÉE DES TRANSPORTS DE PITHIVIERS

Le musée des transports de Pithiviers a réouvert **ses portes le 27 avril** dernier **Il sera ouvert tous les dimanches et jours fériés jusqu'au dimanche 26 octobre inclus, de 14 h à 18 h 30.**

Cette nouvelle saison verra la mise en service du nouveau terminus de Bellébat, en cours de réalisation.

Pour tous renseignements écrire au siège social de l'A.M.T.P., 7, rue Lacuée, Paris 12e, tél. 628-23-47.

ÉLECTRIFICATION PARIS-NORD

L'une des lignes les plus chargées de la banlieue parisienne, la ligne Paris-Nord à Ermont-Eaubonne, par Enghien, semblait jusqu'à ces dernières années avoir été totalement oubliée par la SNCF dans son programme d'électrification.

Mais, très bientôt — en juin 1969, sauf imprévu — la vapeur ne sera plus, là aussi, qu'un souvenir. Gageons, toutefois, que sa disparition n'entraînera guère de regrets parmi les usagers de cette ligne, banlieusards l'empruntant matin et soir pour se rendre à leur travail — Paris ou Saint-Denis — blasés sur le pittoresque d'une loco empanachée de fumée. Vite, ils apprécieront la commodité des modernes rames électriques 25 kV déjà en service sur les lignes de Chantilly et Aulnay-sous-Bois.

FICHES DOCUMENTAIRES LOCO-REVUE

Pour identifier avec précision le matériel roulant SNCF, pour vérifier l'exactitude d'un modèle,

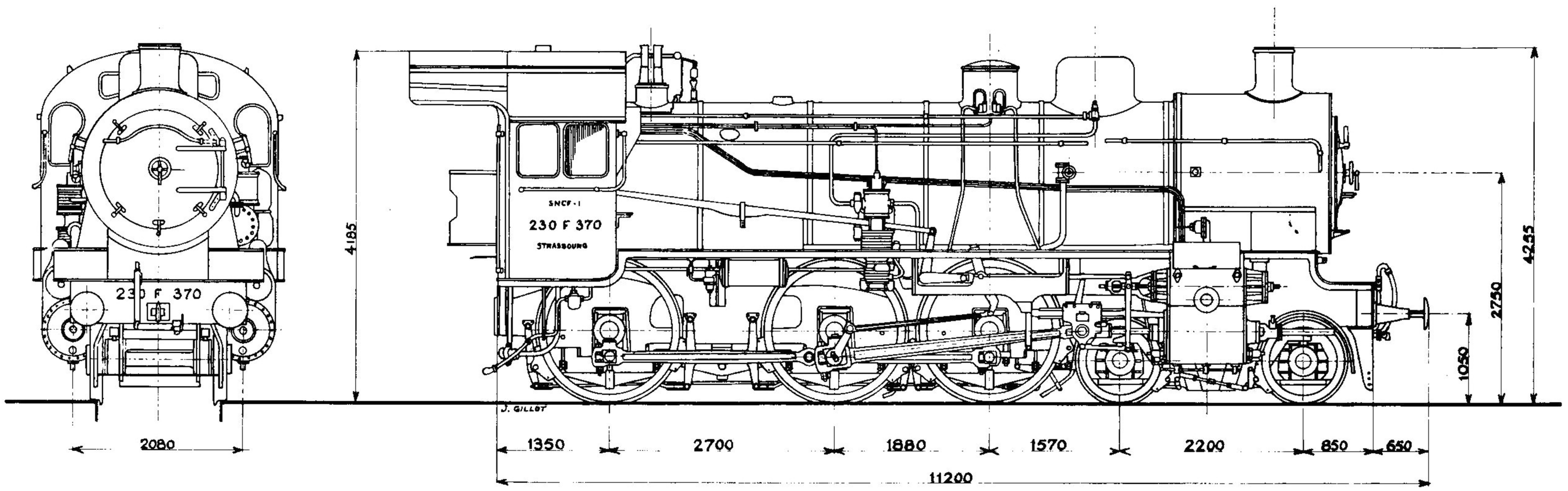
CONSTITUEZ VOUS UNE COLLECTION DES FICHES DOCUMENTAIRES LOCO-REVUE

Parution trimestrielle par brochures de 12 fiches, franco 7 F.

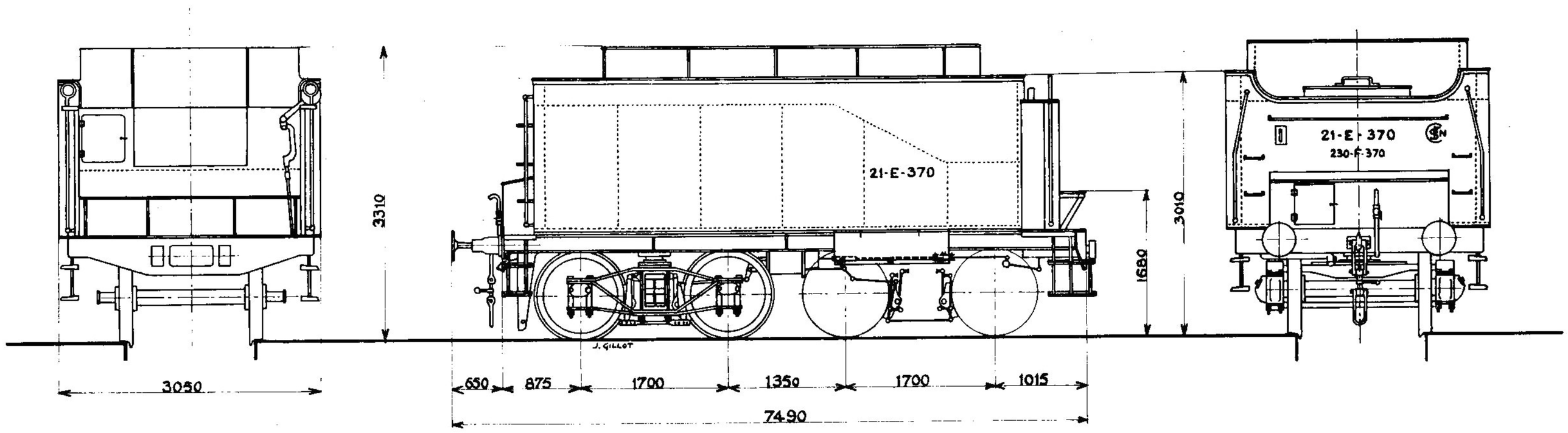
La 21e série, à paraître début mai, comprendra le matériel suivant :

•140. G Pershing - Tender 20. G - BB 13 000 - •CC 72 000 - •Rame automotrice XF 1001 à 1004 & 1101 à 1119 T.A.R. - Voiture restaurant "Armistice" - B9x (impériale fermée Ouest) - Trémie .Tads, à couvercle (SHGT) - Couvert .Glm (ex Nord).

LE PLAN DU MOIS



Echelle 1/87



Locomotive à vapeur à simple expansion et surchaúffe

type [1] **230 F 311 à 335 (EST), 350 à 372 (AL)**

Voir fiche documentaire double LR n° 207/208